

[1970 மார்ச் 25]

ஏற்றுமதி, இறக்குமதிக் கட்டண நிதிகள் ஒவ்வொரு துறைமுகத் துக்கும் தனித்தனியாக இருக்கும். கடல்துறைத் துறைமுக நிதிகளை இம்மாநிலத் தொகு நிதியுடன் இணைக்க வேண்டுமென்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இம் முடிவைச் செயல்படுத்த அவசியமான சட்டம் கொண்டுவரக் கருதப்பட்டுள்ளது.

3. தூத்துக்குடியில் தற்போதுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகம் சட்டப்படி நிறுவப்பட்டுள்ள வாரியத்தினால் தொடர்ந்து நிர்வகிக் கப்பட்டு வரும். புதிய துறைமுகம் செயல்படத் தொடங்கும் போது தற்போதுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகத்தின் நிர்வாகம், புதிய பெரிய துறைமுகத்தின் நிர்வாகத்துடன் இணைக்கப்படும். இதன் நிர்வாகம், புதிய துறைமுகப் பொறுப்பாண்மைக் கழகத்திடம் நிலை பெறும். தற்போதுள்ள துறைமுகமும் ரூ. 210 லட்சம் செலவில் மீன்பிடித் துறைமுகமாக மேம்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

4. வளர்ச்சித் திட்டங்கள்.

தமிழ் நாட்டிலுள்ள சிறு துறைமுகங்கள் சம்பந்தப்பட்ட வளர்ச்சித் திட்டங்கள் பொதுப்பணித் துறையுடன் இணைக்கப் பட்ட கடல் துறைப் பணிகள் சரகத்தால் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன.

மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் முடிவுறாத வேலைத் திட்டங்களின் தொடர்ந்த முன்னேற்றம்.

கடலூர் துறைமுகம்:—தற்போது நிறைவேற்றப்பட்டு வரும் கடலூர் துறைமுக வளர்ச்சித் திட்டம் மத்திய அரசின் திட்டமாகும். இத் திட்டத்தில் கீழ்க்காணும் பணிகள் அடங்கும்:—

1. ஆற்றை ஓரிடத்தில் நிலையாக்கும் பணி.
2. துறைமுகக் கான்கிரிட் அணைக் கரையைக் கட்டுதல், மணல்வாரிக் குழாய்கள் நிறுவுதல்.
3. தென் பகுதியில் அலை தாங்கியைக் கட்டுதல்.
4. மணல் வாரி ஆழப்படுத்துதல்.

ஆற்றை ஓரிடத்தில் நிலையாக்கும் பணி முடிக்கப் பட்டுள்ளது.

அலைத் தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டுவதற்கான வடிவமைப்பில் மாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளது. அதற்குப் பதிலாக, கான்கிரிட் மேடை ஒன்றின்மீது மணிக்கு 350 டன் ஒருங்கிணைந்த கொள் அளவுகொண்ட இரண்டு மணல் வாரிக் குழாய்களைத் கட்டத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. கான்கிரிட் மேடை இப்போது கட்டப் படுகிறது. இத் திட்டம் முழுவதும் 1971 மார்ச் மாதம் முடிக்கப் படவிருக்கிறது. இத் திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 139.24 லட்சம், 1969 டிசம்பர் வரையில் ஏற்பட்ட செலவு ரூ. 55 லட்சம்.

1970 மார்ச் 25]

நாகப்பட்டினம் துறைமுகம்:—நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் பயணிகள் தங்குவதற்கான நிலையம் ஒன்றைக் கட்டுவது மத்திய அரசு ஊக்குவிக்கும் திட்டமாகும். இதன் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 8.80 லட்சம். இக் கட்டடம் கட்டி முடிக்கப்பட்டு அனுபோகத்தில் உள்ளது.

தூத்துக்குடித் துறைமுகம்:—தூத்துக்குடித் துறைமுகத்தில் பல்வேறு வளர்ச்சித் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக இந்திய அரசு ரூ. 27 லட்சம் ஒதுக்கியுள்ளது. நிறைவேற்றுவதற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட திட்டங்களின் விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

1. 390 குதிரைத் திறனுள்ள மசல் வாங்கி செயல்படுத்தப்பட்டது. இழுபடகு ஒன்று வாங்குதல்.
2. இயங்கும் பளு தூக்கிகள் இரண்டு வாங்கி செயல்படுத்தப்பட்டது. வாங்குதல்.
3. மண் எடுத்துச் செல்லும் 100 டன் திறனுள்ள மூன்று தோணிகளை வாங்கி செயல்படுத்தப்பட்டது. வாங்குதல்.
4. 300 டன் திறனுள்ள மூன்று சரக்கு வாங்கி செயல்படுத்தப்பட்டது. தோணிகளை வாங்குதல்.
5. நீரைக் கலக்கி மண்ணை வெளி யேற்றும் விசையேற்றத்துடன் குழாய்த் தொடர்புகள் கூடிய வாங்கி செயல்படுத்தப்பட்டது. சரக்குத் தோணி ஒன்றை வாங்குதல்.
6. பணிமனைக் கருவி அமைப்பு .. பணிமனை செயல்படத் தொடங்கியது.

நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் வளர்ச்சித் திட்டங்கள்.

இம் மாநிலத்தில் இப்போதுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகங்களையும் சிறு துறைமுகங்களின் மேம்பாட்டுக்கும் எண்ணூர், வெப்பலோடை, புன்னைக்கரயல் ஆகிய இடங்களில் புதிய துறைமுகங்களின் வளர்ச்சிக்கும் ரூ. 607 லட்சம் செலவு மேற்கொள்ளப்பட வேண்டுமென சிறு துறைமுகம்குறித்து மாநிலச் செயற்குழு பரிந்துரை செய்தது. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும் ஒரே ஒரு துறைமுகத்தின் வளர்ச்சிக்கு நிதி உதவியளிக்க இந்திய அரசு திட்டமிட்டது. இந்த அரசு கடலூர் துறைமுகத்தை மேம்படுத்துவதற்குக் கருத் தறிவித்துள்ளது. நான்காவது திட்டச் செலவில் ஏற்படும் மிச்சத்தைக்கொண்டு நாகப்பட்டினம் துறைமுகம் சம்பந்தப்பட்ட திட்டங்களை மேற்கொள்ள திட்டத்தின் மத்தியக்காலப் பகுதியில் இந்திய அரசிடம் வலியுறுத்த இந்த அரசு கருதியுள்ளது. இணைப்பு 1-ல் விவரித்துள்ள கடலூர் சம்பந்தப்பட்ட திட்டங்கள் 1970-71-ல் மேற்கொள்ளத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளன.

தூத்துக்குடித் துறைமுகத் திட்டம்:—ஆண்டுக்கு ஏறத்தாழ 10 லட்சம் டன் சரக்குகளை இறக்கவும் அனுப்பவும் பயன்பட்டு வரும் தற்போதுள்ள தூத்துக்குடித் துறைமுகம் நடுத்தரத் துறை

[1970 மார்ச் 25]

முகங்களில் மிகப் பெரியதாகும். என்றாலும் இத் துறைமுகத்தில் நங்கூரம் பாய்ச்சமிடும் கடற்கரைக்கு அப்பால் 6 மைல் ஆழமான இடத்தில் முயல் தீவுக்குக் கிழக்கில் அமைந்துள்ளது. கடற்கரைக்கு வந்து சரக்குகளை எடுத்துச்செல்லும் படகுகள் மூலம் கப்பலில் சரக்குகள் ஏற்றவும் இறக்கவும் முடிகின்றது. இதனை ஆழ்கடல் துறைமுகமாக மாற்றவேண்டுமென்று நடுத்தரத் துறைமுக வளர்ச்சிக் குழு 1960-ம் ஆண்டில் பரிந்துரை செய்தது. இப்பரிந்துரையை இந்திய அரசு ஏற்றுக்கொண்டது. இத் திட்டம் 1961-ம் ஆண்டில் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளப்பட்டது. ரூ. 14 கோடி செலவில் துறைமுகம் கட்டுவதற்கான செயற்குரிப்பில் தொடக்கச் செலவு மதிப்பீடு அடிப்படையில் 1961-ம் ஆண்டிற்காக ரூ. 5 கோடி ஒதுக்கப் பட்டது. இப்பணியை 1963-ம் ஆண்டில் மேற்கொள்ள அனுமதி வழங்கப்பட்டது. அப்போது இத் திட்டத்திற்கான தலைமைப் பொறியாளரும், நிர்வாக அதிகாரியும் நியமிக்கப்பட்டனர். இத் திட்டம் இந்திய அரசால் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ் வேலைத் திட்டத்தைத் தமிழ் நாடு அரசு அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 258-ஏ பிரிவின்கீழ் இந்தியவரசிடம் ஒப்படைத் துள்ளது.

தெற்கு, வடக்கு அலைத் தடுப்புச் சுவர்களை அமைப்பதன் மூலம் செயற்கை ஆழ்கடல் துறைமுகம் ஒன்றை அமைப்பது இத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இந்த அலைத் தடுப்புச் சுவர்கள் ஒவ்வொன்றும் கடலுக்குள் 4,000 மீட்டர் நீளமுடையதாகவும், 1,275 மீட்டர் பரந்தும், 122 மீட்டர் அகலமுள்ள துழைவுடன் அமைந்திருக்கும். 30 அடி அதிக அளவு அமிழ் ஆழத்திற்கு நான்கு கப்பல் தங்குமிடம் அமையும் முறையில் உத்தேசிக்கப் பட்டுள்ளது. இரண்டு இடங்கள் பின்னர் 35 அடி அமிழ் ஆழத்திற்கு ஆழப்படுத்த முடியும் வகையில் அமையும். இப் பகுதியின் தொழில் வளர்ச்சி அடிப்படையில் போக்குவரத்து வாய்ப்புகள் கூட்டுக் குழுவினால் ஆராயப்பட்டது. இக் கூட்டுக் குழுவில் தமிழ் நாடு அரசின் பொதுப்பணித்துறை முன்னாள் செயலாளரான திரு. திருமலையும், திட்ட ஆணைக் குழுவின் போக்குவரத்துப் பிரிவுத் தலைவர் திரு. லக்ஷ்மன் இருந்தனர். தொடக்கத்தில் 2.235 மில்லியன் டன்களும், 1975-76-ம் ஆண்டில் 3.510 மில்லியன் டன்களும், 1980-81-ல் 4.420 மில்லியன் டன்களும் இத் துறைமுகத்தின் வழியாகப் போக்குவரத்து நடைபெறக் கூடுமென பல்வேறு காலப் பகுதிக்கு இக் குழு எதிர்பார்த்துக் குறிப்பிட்டுள்ளது. தூத்துக்குடியில் எல்லாக் காலங்களிலும் பயன்படக்கூடிய துறைமுகம் ஒன்றை அமைப்பதற்கு 1968 ஜூன் மாதத்தில் ரூ. 24.40 கோடிக்கு இந்திய அரசு நிர்வாக ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. முதல் நிலையில் நான்கு கப்பல் தங்குமிடங்களை அமைத்து முடிப்பதற்காகச் செலவிட ரூ. 21.76 கோடிக்கான ஒப்பளிப்பை 1969 ஜூனையில் இந்திய அரசு வழங்கியுள்ளது.

1970 மார்ச் 25]

பணி முன்னேற்றம் :— இத் திட்டத்தின் கடற்கரைப் பணிகளின் கட்டுமானம் 1963-ம் ஆண்டின் மத்தியில் தொடங்கப்பட்டது. கரைக்கு அப்பாலுள்ள வேலைகளை அமைக்கும் பணியை 1964 நவம்பர் 5-ல் இந்தியப் பிரதமர் மறைந்த லால்பகதூர் சாஸ்திரி துவக்கிவைத்தார்.

(a) **கடற்கரைப் பணிகள் :—**நிலம், கடல், அகழ்தல், நீர்ப் பரப்பியல் ஆய்வு, நிலம் கையகப்படுத்துதல் ஆகியவற்றின் பூர்வாங்கப்பணிகள் முடிவு பெற்றுள்ளன. மாநில அரசு நிலங்கள், துறைமுகப் பொறுப்புக் கழக நிலங்கள், மத்திய அரசு நிலங்கள், பட்டா நிலங்கள் ஆகியவை அடங்கிய 3,097.99 ஏக்கர் மொத்தப் பரப்பு துறைமுக எஸ்டேட்டுக்கும் கற்கள் உடைத்தெடுக்கு மிடத்திற்கும் ரயில்வே ஒதுக்குப்பாட்டைக்கும் ஒதுக்கக் கருதப் பட்டுள்ளது. இதில் துறைமுக எஸ்டேட்டுக்கான பரப்பு 2,377.22 ஏக்கராகும். நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி பெரும்பாலும் முடிவுற்றது. துறைமுகப் பணியாளர் குடியிருப்புகள் கட்டுதல், மருந்தகம், துவக்கப்பள்ளி அமைத்தல் போன்ற பிற வசதிகளும் துறைமுக எஸ்டேட்டுக்குள் சாலைகளையும் பாலங்களையும் அமைத்தல், மீளவிட்டானிலிருந்து துறைமுகக் கோடி வரையில் ரயில் துணைப் பாதையமைத்தல் ஆகிய பணிகள் கடற்கரைப் பணியில் அடங்கும். நீர் வழங்குதல், மின்சார வசதி செய்து தருதல், சாக்கடை அகற்றுதல் முதலிய பணிகள் முடிவுற்றுள்ளன.

(b) **கரைக்கு அப்பால் செய்யும் பணிகள் :—**அலைத் தடுப்புச் சுவர்கள் எழுப்புதல், தோணித்துறை அலைதாங்கிகள் அமைத்தல், அணுகுப் புறத்தைப் பண்படுத்தல் ஆகிய பணிகள் இதில் அடங்கும். தெற்கு அலைத் தடுப்பு மொத்தம் 3,797 மீட்டர் நீளத்தில் 1,321 மீட்டர் நீளத்திற்கு எல்லா வகையிலும் முடிவுற்றுள்ளது. எல்.எஸ். 1,321 மீட்டரிலிருந்து எல். எஸ். 1,830 மீட்டர் வரையிலான பாதை அமைப்பு நடந்தேறி வருகிறது. எல்.எஸ். 1,650 மீட்டர் வரையில் பெரும்பாலும் முடிந்துவிட்டது. 4,142 மீட்டர் மொத்த நீளத்தில் கடற்கரையிலிருந்து 1,515 மீட்டர் நீளம் வரையில் வடக்கு அலைத்தடுப்பு அமைக்கப் பட்டுள்ளது. எல்.எஸ். 1,515 மீட்டர் முதல் எல்.எஸ். 1,775 மீட்டர்வரையில் மேற்கொண்டும் வேலை நடந்தேறி வருகிறது.

சாலைகளுக்கும் ரயில் பாதைகளுக்கும் வழி தரும் கிட்டிச் செல்லும் பாதைப் பகுதியை இறுதிவரையில் சீரமைப்பது மேற்கொள்ளப்பட்டு கடற்கரையிலிருந்து 666 மீட்டர் நீளத்திற்குச் செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளது. 81 மீட்டர் அகலமும் (—) 2.00 மீட்டர் ஆழமும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. எல்.எஸ். 666 மீட்டரிலிருந்து எல்.எஸ். 735 மீட்டர் வரையில் 61 மீட்டர் அகலத்திற்கு அப்பரப்பில் பாதையமைப்புப் பணி முடிவுற்றுள்ளது. எல்.எஸ். 735 மீட்டர் முதல் எல்.எஸ். 1,321 மீட்டர் வரையிலான பாதையில் வேலை நடைபெற்று வருகிறது. எஞ்சிய கீழ்க்காணும் பணிகளுக்கான ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் வரப்பெற்றுள்ளன. அமைச்சகத்

[1970 மார்ச் 25]

தில் இவை பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஒப்பந்தப் புள்ளிகளை இந்திய அரசு முடிவு செய்ததும் மேற்சொன்ன பணிகளை 1970 மார்ச் திங்களில் தொடங்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

1. எல்.எஸ். 1,830 மீட்டரிலிருந்து எல்.எஸ். 3,797 மீட்டர் வரையில் தெற்கு, கிழக்கு அலைத்தடுப்புகளை அமைத்தல்.

2. எல்.எஸ். 1,775 மீட்டரிலிருந்து எல்.எஸ். 4,142 மீட்டர் வரையில் வடக்கு அலைத்தடுப்பை அமைத்தல்.

3. மூன்று கப்பல் துறைப் பாலங்களைக் கட்டுதல்.

4. சரக்குத் துறைச் சுவரைக் கட்டுதல்.

5. சரக்குத் துறைப் பகுதியைச் சீரமைத்தலும் அணுக் கால்வாயைச் சீர்ப்படுத்தலும்.

1970 ஜனவரி இறுதிவரையில் இத்திட்டத்திற்குச் செலவிடப் பட்ட தொகை ரூ. 11.14 கோடி. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட செயற்குறிப்புகளில் இத்துறைமுக அமைப்பிற்குத் துறைமுகங்கள் குறித்த திட்டத் துணைக்கு ரூ. 17.70 கோடி ஒதுக்கியுள்ளது. இரண்டு கப்பல் தங்கும் தளங்கள் 1972 அக்டோபரில் முடிக்கப்பட்டுச் செயல் தொடங்குமெனவும் எஞ்சியவை 1973 மார்ச் மாதம் முடிக்கப்படுமெனவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மாநில அரசு நிறைவேற்றும் பணிகள்.

தூத்துக்குடித் துறைமுகத் திட்டம் சம்பந்தமான அடித்தள வேலைகளை நிறைவேற்றுவதில் மாநில அரசு குறிப்பிடத்தக்க அளவுக்கு உதவியளித்துள்ளது. சாலை போடுதல், நீர் வழங்குதல், மின்சார வசதி செய்து தருதல் மற்றும் இது போன்ற பிற வசதிகள் உட்படத் துறைமுகப் பகுதிக்கு வேண்டிய வசதிகள் அனைத்தையும் தன் செலவிலேயே செய்து தரவும் அது தொடக்கத் திலேயே ஒப்புக்கொண்டது.

துறைமுக வேலை முடிவதில் ஏற்படும் முன்னேற்றத்துடன் துறைமுகத்தையொட்டித் தொழிற் பிரிவுகள் திட்டமிட்ட முறையில் அமையும்வகையில் சுமார் 5,000 ஏக்கர் தொழிற்சாலைத் தேவைக்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. சீர்படுத்தும் காரியத்திற்கு மண் எடுப்பதற்காக மணல் எடுப்பு இடத்திற்கு 1,049.47 ஏக்கர் பரப்பை அவர்கள் கையகப்படுத்தியுள்ளனர். நிலம் கையகப் படுத்தும் வேலையை விரைவாக இறுதி செய்வதற்குத் தமிழ் நாடு அரசு நிலம் கையகப்படுத்தும் பணியாளர்களை வேலைக்கமர்த்தியுள்ளது. இப் பணியாளர்களின் விகிதாசாரச் செலவு, துறைமுக நிர்வாகத்தால் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது.

துறைமுகத்திற்கும் துறைமுகத்திலிருந்து வெளிச் செல்லவும் போக்குவரத்து எளிதாக நடைபெறும் நோக்கத்தில் தமிழ் நாடு அரசின் செலவில் ரூ. 63.45 லட்சம் செலவில் துறைமுக எல்லைக்கு வெளியே முக்கிய சாலையமைப்புப் பணியை மேற்கொண்டது. இந்த முக்கியச் சாலையில் தூத்துக்குடி-பாளையங்கோட்டை சாலையிலிருந்து பிரிந்து துறைமுகத்திற்குச் செல்லும் 6.14 கி.மீட்டர்

1970 மார்ச் 25]

நீளத்திற்குள்ள விரைவு நெடுஞ்சாலையும் தூத்துக்குடி-திருச் செந்தூர் சாலையிலிருந்து 2.6 கி.மீட்டர் தொலைவிற்குப் பிரிந்து செல்லும் சாலையும், தூத்துக்குடி நகரத்தின் கடற்கரைச் சாலையைத் துறைமுகத்துடன் இணைக்கும் 1.72 கி. மீட்டர் தொலைவிற்கான இணைப்புச் சாலையும் அடங்கும். இச் சாலைப் பணிகள் அனைத்தும் முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

முக்கணிக்கு அருகிலுள்ள வாழவல்லாலில் உள்ள தாம்பிர பரணி ஆற்றிலிருந்து 3 மில்லியன் காலன் அளவுள்ள நீரை வழங்குவதற்கான திட்டத்தைத் தமிழ் நாடு அரசு தொடங்கியுள்ளது. துறைமுகத்திற்காகமட்டும் 1 மில்லியன் காலன் நீரையும் துறைமுகப் பகுதிக்கு அடுத்து வளர்ந்து வரும் தொழில் களுக்கு எஞ்சிய 2 மில்லியன் காலன் நீரையும் வழங்கும் நோக்கத்தில் இத்திட்டம் தொடங்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 76.50 லட்சம். இத்திட்டம் பெரும் பாலும் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. துறைமுகத்திற்கும் வழியிலுள்ள கிராமங்களுக்கும் நீர் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. தொழில் வளர்ச்சியின் தேவையை சமீபசெய்யும் பொருட்டு நாள் ஒன்றுக்கு 10 மில்லியன் காலன் நீர் வழங்கு திட்டத்திற்கான ஆய்வுப் பணிகளும் முடிவுற்றவுள்ளன. 1970-ம் ஆண்டின் இறுதிக்குள் தூத்துக்குடித் துறைமுகத்தில் கப்பல் தங்கும் இடம் ஒன்றை அமைத்து முடிப்பதில் அரசு மிகுந்த குறிக்கோள் கொண்டுள்ளது. இந்திய அரசு அமைத்த திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் தலைமையின் கீழுள்ள பெரிய துறைமுகங்கள் ஆணைக்குழுவிடம் 1969 ஜூன் திங்களில் இக்குழுவின் தூத்துக்குடிக்கு வந்தபோது இந்த அவசியம்பற்றிப் பெரிதும் வலியுறுத்தப்பட்டுள்ளது. கப்பல் தங்கும் இடம் ஒன்றையாவது 1970-71-க்குள் முடிக்கவும், துறைமுக வேலை முழுவதையும் 1971-72-க்குள் முடிக்கவும், கணிசமான ஒதுக்கீடு செய்ய வேண்டுமென்று கோரி மத்திய அரசிற்கு கடிதம் எழுதப்பட்டுள்ளது. நமது வேண்டுகோளை மத்திய அரசு மனத்தில் வைத்துள்ளது.

சேது சமுத்திரத் திட்டம்:—இந்தியாவின் மேற்குக் கரையையும் கிழக்குக் கரையையும் இணைக்கும் கடற்பாதையின் நீளத்தைக் குறைக்கும்பொருட்டும் மேம்படுத்தும் நோக்கத்திலும் மன்றார் வளைகுடாவை வங்காள விரிகுடாவுடன் இணைப்பதே சேது சமுத்திரத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இதனால் 30 அடிவரையில் ஆழப்பகுதியமைந்த பெரிய கப்பல்கள், இலங்கையைச் சுற்றியும் அதன் தென்முனையைச் சுற்றியும் வளைத்துப் போவதைத் தவிர்ப்பதுடன் சுற்றி வளைத்துப் போகும் இலங்கை வழியில் சில சமயம் சுழற்காற்றும் புயலும் வீசுவதால் இக்கடற்பாதையை அபாயமின்றிப் பயன்படுத்தவும் முடியும்.

ஆய்வுப் பணி:—சுதந்திரத்திற்குப் பிறகு, சேது சமுத்திரத் திட்டம்குறித்த முதல் ஆய்வுப் பணி 1956-ல் நடத்தப்பட்டது. திரு. ஏ. ராமசாமி முதலியாரின் தலைமையின்கீழ் அமைந்த

[1970 மார்ச் 25]

குழுவால் இப்பணி மேற்கொள்ளப்பட்டது. மண்டபம் நிலப் பகுதிக்குக் குறுக்காகக் கால்வாய் ஒன்றை அமைக்க வேண்டுமென்றும் சேதுசமுத்திரத் திட்டம் தூத்துக்குடித் துறைமுகத் திட்டம் ஆகிய இரண்டினையும் ஒரே சமயத்தில் மேற்கொண்டு நிறைவேற்றுவது அவசியமென்றும் இக்குழு பரிந்துரைத்து வலியுறுத்தியது.

மேலும், இதுபற்றி ஆராய்வது அவசியமென்பதை உணர்ந்து 1964-ல் உயர்நிலைக்குழு ஒன்றை இந்திய அரசு நியமித்தது. உண்மையான திட்டம்தீர்மானித்து தயாரிப்பதென்று இக்குழு முடிவு செய்தது. இது காரியத்திற்காக மத்திய அரசின் தலைமைப் பொறியாளர் திரு. சி. வி. வெங்கடேஸ்வரன் 1965-ல் நியமிக்கப்பட்டார். இதற்காக உருவாக்கப்பட்ட சிறப்புப் பொறியியல் சரகம் அவருக்குத் துணையாக இருந்தது. தலைமைப் பொறியாளரும் சேது சமுத்திரத் திட்ட ஆலோசகருமான இவர் 1968 ஜூன் திங்களில் தனது திட்ட அறிக்கையை அளித்தார்.

திட்ட அறிக்கை :—திட்ட அறிக்கையின் சிறப்புக் கூறுகள் வருமாறு :—

இக் கால்வாயின் பல்வேறு அமைப்பு வரைகள் செயல்படுத்தக் கருதப்பட்டுக் கீழ்க்காணும் இரண்டு அமைப்புவரைகள் சாத்தியமாகுமெனக் கண்டறியப்பட்டது. (1) மண்டபம் அமைப்பு வரை (2) ராமேஸ்வரம் அமைப்பு வரை.

ஒவ்வொரு அமைப்பு வரையின் கீழும் கீழே குறிப்பிட்டவாறு இக்கால்வாயில் நான்கு அணுகுக் கால்வாய்கள் அமையும் :—

(1) தெற்கு அணுகுக் கால்வாய்.

(2) தரைக் கால்வாய்.

(3) வடக்கு அணுகுக் கால்வாய்.

(4) வங்காள விரிகுடாக் கால்வாய்.

இந்த இரண்டு அமைப்பு வரைகளின் ஒப்புநோக்கு விவரங்களும் அவற்றின் மதிப்பீட்டுச் செலவும் கீழ்வருமாறு :—

தொடர் எண்ணும், விபரமும்.

மண்டபம்
அமைப்பு. ராமேஸ்வரம்
அமைப்பு.

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் லட்சத்தில்).

1 தெற்கு அணுகுக் கால்வாய் ..	1,034.48	601.08
2 தரைக் கால்வாய் ..	1,064.22	271.69
3 வடக்கு அணுகுக் கால்வாய் ..	349.85	211.80
4 வங்காள விரிகுடாக் கால்வாய் ..	1,053.93	1,053.93

மொத்தம் ..

3,502.48

2,138.60

அல்லது
35.02 கோடிஅல்லது
21.38 கோடி

1970 மார்ச் 25]

இதிலிருந்து மண்டபம் அமைப்பு இராமேஸ்வரம் அமைப்பை விட அதிகச் செலவுடையதென்று அறியலாம்.

மண்டபம் அமைப்பைவிட ராமேஸ்வரம் அமைப்பு எவ்வாறு குறைந்த தொலைவுடையதென்பது கீழ்க்காணும் அட்டவணை காட்டுகிறது :—

விபரம்.	கால்வாயின் நீளம்.	
	மண்டபம் அமைப்பு.	ராமேஸ்வரம் அமைப்பு.
(1)	(2)	(3)
	(அடி)	(அடி)
தெற்கு அணுகுக் கால்வாய் ..	33,600	13,000
தரைக் கால்வாய் ..	20,400	11,500
வடக்கு அணுகுக் கால்வாய் ..	90,400	19,200
	1,44,400	43,700

செலவைக் குறைக்கும் நோக்கத்தில், ராமேஸ்வரம் அமைப்பு வரைத் திட்டத்தின்கீழ் தெற்கு அணுகுக் கால்வாய்க்கு 1,500 அடி கிழக்கில் சிறிதளவு மாற்றியமைக்கப்படக் கருதப்பட்டது. இந்தத் திருத்திய அமைப்பு வரைத்திட்டத்தில் தெற்கு அணுகுக் கால்வாய், தரைக் கால்வாய், வடக்கு அணுகுக் கால்வாய் உட்பட இக்குறுக்கு வழியின் மொத்த நீளம் 6 மைல் ஆகும். முன்பு திட்டமிட்ட அமைப்பு வரைத்திட்டத்தில் இதன் நீளம் 7 மைல் ஆகும். திட்ட அறிக்கையில் இத் திருத்திய ராமேஸ்வரம் அமைப்பு வரைத்திட்டமே இறுதியானதாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. மண்டபம் அமைப்பு வரைத்திட்டம் ராமேஸ்வரம் அமைப்பு வரைத்திட்டத்தை விடத் தெற்கு அணுகுக் கால்வாயின் கடற் பாதைத் தொடரில் செயல் தொடங்குவது மிகவும் இடர்பாடுடையதாகும். ராமேஸ்வரம் அமைப்பு வரைத்திட்டம், மண்டபம் அமைப்பு வரைத்திட்டத்தை விடக் குறைந்த தொலைவுடையதாகும். ராமேஸ்வரம் அமைப்பு வரைத் திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு 30 அடி அமிழ் அளவுக்கு ரூ. 37.50 கோடியாகும். மண்டபம் அமைப்பு வரைத்திட்டத்திற்கு ரூ. 55.60 கோடி செலவாகும். எனவே, ராமேஸ்வரம் அமைப்பு வரைத்திட்டமே இந்த அறிக்கையில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

வருவாய் :—இக் கால்வாய் திறக்கப்பட்டபின் ஒன்று அல்லது இரண்டு ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு கீழ்க்கண்ட வகையில் வருவாய் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

[1970 மார்ச் 25]

மொத்த டன் அளவு லட்சத்தில்.	வருவாய் டன் ஒன்றுக் கான வீதம்.	மொத்தத் லட்சத்தில்.	செலவு லட்சத்தில்.	நிகர ஆதாயம் லட்சத்தில்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	ரூ.	ரூ.		ரூ.
155	1.50	232	செயல்படுத்தல் பேணுதல் : 49 தேய்மானம்: 21	.. 162
			70	

போக்குவரத்து வாய்ப்புகள் :—சேதுசமுத்திரத் திட்டம் பொருளாதார வகையில் வளம் தரக்கூடியதாகும். இத் திட்டம் 1970-ல் ஒப்பளிக்கப்பட்டால் இக்கால்வாய் 1975-ல் ரூ. 232 லட்சம் மொத்த வருவாய் அளிக்கக்கூடும். 1975-ல் கால்வாய் போக்கு வரத்துக்கு விடப்படும் என்று கருதப்படுகிறது. வேறு வகையில் சொன்னால் முதற்கண் இத்திட்டம் 4½ சதவீதம் ஆதாயம் அளிக்கும். அது செயல்படத் தொடங்கிய முப்பதாம் ஆண்டில் 14 சதவீதம் ஆதாயம் அளிக்கும். இக் கால்வாயின் மொத்த வருவாயில் சுமார் 80 சதவீதம் அந்நியச் செலவாணியில் இருக்கும். இக் கால்வாயினால் சராசரி 360 கடல் மைல் தொலைவு குறைவாகும். சுற்று வழிப் பயணத்தில் இதனால் ஒருநாள் பயண நேரம் அல்லது இரண்டு நாட்கள் பயண நேரம் குறையும், இதனால் விகிதாச்சார நிறுத்தக் கட்டணங்கள் மிச்சப்படுவதுடன், நிகர ஆதாயமும் அதிகரிக்கும். இத் திட்டம் தூத்துக்குடி துறைமுகத்திற்குப் பெரிதும் முக்கியத்துவம் அளிக்கும். இக் கால்வாயின் நேரடி வழியில் இப்போது அது அமையும். தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டமும் சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டமும், தூத்துக்குடி சேதுசமுத்திரத்தையடுத்துள்ள கடற்கரை உட்பகுதிகளில் தொழில் வளர்ச்சி வாய்ப்பைப் பெருக்கும். இக் கால்வாயில், வாணிகக் கப்பல், கடற்படக் கப்பல் ஆகியவற்றிற்கு காப்புள்ள நீர் வழிப் போக்குவரத்து வசதியளிக்கப்பட்டுள்ளதால் விரைந்து தேய்மானமவைது தடுக்கப்படுகிறது.

முடிவு:—ஆலோசகரால் அளிக்கப்பட்ட புலனாய்வும் ஆய்வுரைகளும் கீழ்க்காணும் முடிவுகளுக்கு வழி கோலுகின்றன.

1. இத்திட்டம் தொழில் துட்ப ரீதியில் இயன்ற ஒன்றாகும்.

2. மண்டபத்தில் ஒன்றும் ராமேஸ்வரத்தில் ஒன்றுமாக இரண்டு மாற்று இடங்கள் ஆலோசனையில் இருந்தன. இவை இரண்டு பற்றியும் ஆய்வு செய்யப்பட்டு ராமேஸ்வரம் வழியே முன் சொன்ன காரணங்களுக்காக ஏற்றுக் கொள்ளத் தக்கதெனக் கண்டறியப்பட்டது.

1970 மார்ச் 25]

3. மேற்கிலிருந்து வரும் எல்லாப் போக்குவரத்திற்கும் பொது மையமாக அமைந்துள்ள கன்னியாகுமரி முனையிலிருந்து சென்னை, விசாகப்பட்டினம், கல்கத்தா ஆகிய இடங்களுக்கு முறையே 353, 295, 259 கடல் மைல்களைக் குறைக்கிறது. தூத்துக்குடி துறைமுகம் வழியாகச் செல்லும் கப்பல்களுக்குக் குறையும் மேற் சொன்ன மைல்களுடன் தொலைவில் 81 மைல் அதிகமாகக் குறையும்.

4. தற்போது அமிழ் ஆழம் 30 அடி அமைக்கப்பட்டால் போதுமானதென்று தெரிகிறது. பின்னர் இது 32 அடிக்கு அதிகப் படுத்தப்படலாம். நாளாவட்டத்தில் அனுபவத்தின்மூலம் அமிழ் ஆழத்தை அதிகப்படுத்துவது பற்றி தீர்மானிக்கலாம்.

5. நிகர ஆதாயம் படிப்படியாக உயரும். காலம் செல்லச் செல்ல அதிக அளவில் பெருகி வளரும்.

ஆலோசனைப் பொறியாளர் 1968 ஜூன் மாதத்தில் தனது திட்ட அறிக்கையைத் தமிழ் நாடு அரசிற்கும் இந்திய அரசிற்கும் அளித்தார். நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இந்த வேலை திட்டத்தைச் சேர்க்குமாறு இந்த அரசு மத்திய அரசை வலியுறுத்தி வருகிறது. இந்த அரசின் கடிதத்திற்குப் பதில் அளிக்கும் முறையில் பல்வேறு மத்திய அமைச்சர்களின் கருத்தினை யொட்டி இத்திட்ட அறிக்கையை ஆராய்ந்து வருவதாகவும் அரசின் முடிவை வகுக்க சில காலம் ஆகும் என்றும் மத்திய அரசு தெரிவித்துள்ளது. 1969 நவம்பர் திங்களில் பொதுப் பணித்துறைச் செயலாளர், இந்திய அரசின் அலுவலர்களுடன் டில்லியில் கலந்து பேசியதிலிருந்து இதுபற்றி இன்னும் ஆலோசிக் கப்பட்டு வருகிறதென்று அறியப்படுகிறது. இந்திய அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியபின் இப்பணி மேற்கொள்ளப்படும்.

இணைப்பு V—அ.

1970-71-ம் ஆண்டுக் காலத்தில் மேற்கொள்ள எண்ணியுள்ள வேலைகள்.

துறைமுகத்தின் பெயர்.	தொடர் எண்ணும், வேலையின் பெயரும்.	செலவு மதிப்பீடு.	1969 வரை செய்யப்பட்ட செலவுகள்.	4-வது திட்ட முதலீடு.	1970- 71-க்கான வரவு செலவுத் திட்ட ஒதுக்கம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
(ரூ. லட்சத்தில்.)					
பூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் எஞ்சிய வேலைத் திட்டங்கள்—					
கடலூர் துறைமுகம்					
வளர்ச்சித் திட்டம் அலைத் தடுப்பிகளைக் கட்டுதலும் ஆற்று					
பயிற்சி வேலைகளும்.					
		1,39.24	50.00	89.24	47.81
	மொத்தம் ..	1,39.24	50.00	89.24	47.81
நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் புதிய வேலைத் திட்டங்கள்—					
கடலூர் 1. தற்போதுள்ள “எர்ஸ்கின்” என்னும்					
தூர்வாரி இயந்திரத்திற்குப் பதிலாக					
(நீர்க்கடியில் தூர் வாருவதற்காக 12 அங்					
குல அளவு உறிஞ்சுவாய் அமைப்பதைய					
தும் குழாய்த் தொடர் உடையதும் ஆகிய)					
தூர் வாரி இயந்திரம் ஒன்றை வாங்குதல்.					
2. மரக் கலங்களை இழுப்பதற்காக 300 குதி					
ரைத் திறனுடைய இழு படகு ஒன்றை					
வாங்குதல்.					
		7.00	..	7.00	4.00
	மொத்தம் ..	18.00		18.00	9.70

இணைப்பு V—ஆ.

மத்திய அரசின் கீழுள்ள வளர்ச்சி வேலைத் திட்டங்களுக்காக தமிழகத் துறைமுகத் துறையினர் மூன்றாவது திட்டக் காலத்தில் செய்யப்பட்ட செலவு விவரங்களைக் காட்டும் அறிக்கை

தொடர் எண்ணும் வேலைத் திட்டத்தின் பெயரும்.	மூன்றாவது திட்டக் கால முடிவு வரை ஏற்பட்ட செலவு.				குறிப்புரை.
	1968-69 வரை ஏற்பட்ட செலவு.	1969-70-ல் எதிர் பாரக்கும் செலவு.	1970-71-ல் முதலீடு.		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	(ரூ. லட்சத்தில்.)				
	கடலூர் துறைமுகம்.				
1. அலைத் தடுப்பு அமைப்புகளைக் கட்டுதல்—ஆற்றுப் பயிற்சிப் பணிகள் (மதிப்பீடு ரூ. 1,39.24 இலட்சம்).	50.00	50.00	15.72	47.81	வேலை நடந்துகொண்டிருக்கிறது.
	நாகப்பட்டினம் துறைமுகம்.				
2. பயணிகள் தங்கும் நிலையம் ஒன்றைக் கட்டுதல் (மதிப்பீடு ரூ. 8.8 லட்சம்).	..	8.08	..	..	வேலை முடிவெய்தியது.
	தாதுக்குடி துறைமுகம்.				
3. 300 குதிரைத் திறனுடைய டீசல் இழு படகு ஒன்றை வாங்குதல்.	10.83	12.92	..	..	வேலை முடிவடைந்தது.
4. இரண்டு டன் சுமை எடுக்கும் இயங்கும் சுமை தூக்கி இயந்திரங்களை வாங்குதல்.	2.50	4.37	..	..	..
5. 10 டன் எடுத்துச் செல்லும் 100 டன் திறனுள்ள 3 தோணிகளை வாங்குதல்.	2.50	4.78	..	..	..

இணைப்பு V—ஆ—தொடர்ச்சி.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	(ரூ. லட்சத்தில்.)				
6. 300 டன் கொள் அளவுள்ள 3 சரக்குத் தோணி கள் வாங்குதல்.	5.00	11.77	..	..	வேலை முடிவடைந்தது.
7. நீரைக் கலக்கி மண்ணை வெளியகற்றும் பம்புகள் குழாய்த் தொடர்களுடன் கூடிய தோணி ஒன்றை வாங்குதல்.	3.00	13.93	..	..	ஷே
8. தொழிற்பட்டறை சாதனம் முதலியன அமைத் தல்.	2.00	2.01	..	..	ஷே
	..	1,07.86	15.72	47.81	

தூத்துக்குடி துறைமுகத்திற்கு மட்டும்.

குறிப்பு.—ரூ. 27 இலட்சத்திற்கு மேல் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தால் செலவு செய்யப்பட்ட தொகை, தூத்துக்குடி துறைமுகப் பாதுகாப்புக் கழகத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு V—இ.

நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட வளர்ச்சிப் பணிகள்.

அறைமுகத்தின் பெயரும் பணியும்.

(1)

மதிப்பீட்டுத் தொகை.

(2)

ரூபாய்.

அ. கடலூர் துறைமுகம்.

தொடர்ச்சிப் பணி—

அலைத் தடுப்பு அமைப்புகளைக் கட்டுதல் ஆற்றும் பயிற்சிப் பணிகள்	89,24,000
(திருத்திய மதிப்பீடு ரூ. 1,39.24 இலட்சத்தில் செலவு செய்தது ரூ. 50.00 இலட்சம் போக.)	

புதுப்பணிகள்.

முதலாவது முதன்மை—

- | | |
|--|-----------|
| 1. தற்போதுள்ள 28 ஆண்டுகளாக உபயோகித்த “எர்ஸ்கின்” என்னும் தூர்வாரி இயந்திரத்திற்குப் பதிலாக (நீர்க்கடியில் தூர் வாருவதற்காக 12 அங்குல அளவு உறிஞ்சுவாய் அமைப்புடையதும் குழாய்த் தொடர் உடையதுமாகிய) தூர்வாரி இயந்திரம் ஒன்று வாங்குதல். | 11,00,000 |
| 2. மரக்கலங்களை இழுப்பதற்காக 300 குதிரை திறனுடைய இழுபடகு ஒன்று வாங்குதல் | 7,00,000 |
| 3. 100 டன் கொள்மானமுடைய எஃகாலான சிறு கப்பல் (சாதனங்களுடன்) | 3,60,000 |
| 4. தெற்கு, வடக்கு, மத்திய நாவாய் குறடுகளுக்கு சிமெண்ட் காரை போடுதல் | 4,33,000 |
| 5. வடக்கு, மத்திய நாவாய்க் குறடுகளை இணைக்கும் நாவாய் குறடு கட்டுதல், ... | 2,40,000 |
| 6. தரை நீர்த் தொட்டி ஒன்று கட்டுதல், நகராட்சி நீர் தேக்கத்திலிருந்து அவசியமான பம்புகளையும் குழாய்த் தொடர்களையும் எடுத்து வருதல். | 1,00,000 |

மொத்தம் ..

29,33,000

1970 மார்ச் 25]

துறைமுகத்தின் பெயரும் பணியும்.

(1)

மதிப்பீட்டுத் தொகை.

(2)

இரண்டாவது முதன்மை—

7. ஒரு தூர்வாரி கப்பலையும் (Grab Dredger) இரண்டு மண் சுமக்கும் அடி தட்டையான படகு களையும் வாங்குதல்.

ரூபாய்.

13,30,000

8. 1,500 அடிக்கு உப்பளத்தின் வடக்கு, கிழக்கு பக்கங்களில் சுவர் கட்டி அந்தப் பகுதிக்கு மின்சார வசதி செய்தல்.

10,00,000

9. உப்பளத்தை சீர்ப்படுத்தவும் பாதைகளை அமைக்கவும்

5,00,000

மொத்தம் ..

28,30,000

ஆக மொத்தம்

57,63,000

ஆ. நாகப்பட்டினம் துறைமுகம்.

முதலாவது முதன்மை—

1. பயணிகளைச் சுமந்து செல்லும் மரக்கலங்களை இழுப்பதற்காக இழு படகு ஒன்றை வாங்குதல் ..

7,00,000

2. சரக்குக் கொட்டகை ஒன்றை கட்டுதல்

75,000

மொத்தம் ..

7,75,000

இரண்டாவது முதன்மை—

3. உறிஞ்சுவாய் அமைப்புடன் கூடிய சிறு தூர்வாரி ஒன்றை வாங்குதல்

5,52,000

மூன்றாவது முதன்மை—

4. தூர்வாரி கப்பலையும் இழுபடகையும் பழுது பார்க்க நழுவுப் பாதை அமைத்தல்

4,00,000

மொத்தம் ..

9,52,000

ஆக மொத்தம் ..

17,27,000

இணைப்பு V—ஈ

1969-70-ம் ஆண்டிற்கு திருத்திய மதிப்பீட்டில் சேர்த்துள்ள பணிகள்

துறைமுகத்தின் பெயர்.	பணியின் பெயரும் தொடர்ச்சி என்னும்.	மதிப்பீட்டுத் தொகை.	திருத்திய மதிப்பீடு 1969-70.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூ. லட்சத்தில்.)	
தொடர்ந்த பணிகள்—			
கடலூர்	1 அலைத்தடுப்புகளைக் கட்டுதலும்—ஆற்றுப் பயிற்சி வேலைகளும்.	1,39.24	47.61
	மொத்தம் ..		47.61
புதுப் பணிகள்—			
கடலூர்	1 தற்போதுள்ள “எர்ஸ்கின்” என்னும் தூர்வாரி இயந்திரத்திற்குப் பதிலாக (நீர்க்கட்டியில் தூர் வாருவதற்காக 12 அங்குல அளவு உறிஞ்சுவாய் அமைப்பதையும் குழாய்த் தொடர் உடையதும் ஆகிய) தூர்வாரி இயந்திரம் ஒன்றை வாங்குதல்.	11.00	9.30
	பெரு மொத்தம் ..		56.91

இணைப்பு V—உ

1960-61 முதல் 1968-69 முடிய தமிழகத்தில் உள்ள துறைமுகங்களின் மூலமாகச் சென்ற
மொத்தச் சரக்குகளின் பெறுமானம் (டன் கணக்கில்).

துறைமுகத்தின் பெயர்.	1960-61	1961-62	1962-63	1963-64	1964-65	1965-66	1966-67	1967-68	1968-69
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
ரூ.	ரூ.	ரூ.	ரூ.	ரூ.	ரூ.	ரூ.	ரூ.	ரூ.	ரூ.
1 தூத்துக்குடி ..	9,59,366	8,42,533	10,25,173	9,34,893	10,50,272	9,93,734	9,53,880	*10,80,207	9,24,295
2 கடலூர் ..	4,28,913	4,66,850	4,67,811	4,98,478	5,45,494	4,16,440	3,97,375	2,40,370	1,96,455
3 நாகப்பட்டினம் ..	39,813	40,757	57,619	52,340	71,929	72,162	91,179	1,11,331	1,55,390
4 பரங்கிப்பேட்டை ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5 தொண்டி ..	971	..	..	..	..	..	2	15	..
6 பாம்பன் ..	3,105	1,420	1,478	6,129	2,094	8,152	7,436	10,245	9,806
7 தனுஷ்கோடி ..	8,125	7,753	7,221	7,430	3,581	..	துறைமுகம் மூடப்பட்டது. ..		
8 இராமேஸ்வரம் ..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,600
9 கீழக்கரை ..	1,426	1,302	1,058	1,538	1,243	4,795	436	922	12,492
10 குளச்சல் ..	9,800	..	..	14,455	25,598	26,900	29,230	39,413	36,600
11 குலசேகரப்பட்டினம் ..	782	644	252	800	150	..	..	..	..
மொத்தம் ..	14,52,301	13,61,259	15,60,612	15,16,063	17,00,361	15,22,183	14,79,538	14,82,503	13,36,638
தூத்துக்குடி நீங்கலாக ..	4,92,935	5,18,726	5,35,439	5,81,170	6,50,089	5,28,449	5,25,658	4,02,296	4,12,343

இணைப்புகள்

[1970 மார்ச் 28]